Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 3. d. 20 stycznia 1921 r.

Spis rzeczy.

1.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami polskich kolei żelaznych a Tryjestem i Fiume (Rjeką), z dn. 13/XII 1920 r. № 48805/20.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Z dniem 1 stycznia 1921 r. obowiązywać będą w bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami polskich kolei żelaznych a Tryjestem i Fiume (Rjeką) postanowienia następujące:

WARUNKI PRZEWOZU.

A. Postanowienia regulaminowe.

I.

Przewóz towarów odbywać się będzie aż do innego zarządzenia na podstawie postanowień Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznemi z 14 października 1890 r. (wraz ze wszelkiemi uzupełnieniami) oraz wspólnych postanowień dodatkowych do tej Konwencji, jednak z następującemi wyjątkami, ograniczeniami i uzupełnieniami:

a) Do artykułu 1.

Niniejsze warunki przewozowe stosują się tylko do przesyłek, składających się z towarów, dla których ustanowione są bezpośrednie stawki przewozowe między Tryjestem i Fiume a stacją polską (niekoniecznie stacją wysyłającą, obacz postanowienia c) 5) w komunikacji przez koleje państwowe czeskosłowackie, austrjackie oraz Tow. Kolei Południowej) na obszarze Austrji i Jugosławji.

b) Do artykułu 4.

Wyjątek od postanowień tego artykułu zamieszczony jest pod f) do artykułu 12.

c) Do artykułu 6.

1) Na każdą przesyłkę powinien być sporządzony bezpośredni międzynarodowy list przewozowy z drukowanym tekstem polsko-francuskim.

Aż do innego zarządzenia można używać także międzynarodowe listy przewozowe w innych językach.

2) Listy przewozowe należy wystawiać w języku tego państwa, z którego towar się wysyła. Na granicy powinna kolej przyjmująca, w razie potrzeby, dokonać tłómaczenia danych listu przewozowego. W tym względzie kolej poczytywana będzie za mandatarjusza wysyłającego, który wobec władz celnych i t. d. sam ponosi skutki ewentualnie niedokładnego tłomaczenia. Wysyłającemu przysługuje jednak prawo samemu zamieścić dane w liście przewozowym w odnośnych językach.

3) W liście przewozowym należy skreślić słowa: „W Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznemi, oraz . . . .", gdy-

by wysyłający nie skreślił tych słów, obowiązują mimo to tylko niniejsze warunki przewozowe.

4) Oznaczenie kierunku przewozu jest niedopuszczalne.

5) Jeżeli przesyłka jest nadana na polskiej stacji, która nie ma bezpośrednich stawek dla Tryjestu i Fiume, należy wskazać w liście przewozowym polską stację, mającą stawki bezpośrednie, na której ma nastąpić przekartowanie.

6) Co do niedopuszczalności przekartowania, reekspedycji oraz powtórnego nadania w Tryjeście lub Fiume, obacz pod B., postanowienia taryfowe c).

d) **Do artykułu 7.**

Kolej nie odpowiada za straty wynikłe z powodów:

1) że wskazano mylnie nazwę stacji lub nie uwzględniono jej uprawnień ekspedycyjnych lub,

2) że polską stację, w której dokonać się ma przekartowanie (patrz pod c) 5) podano nieprawidłowo.

e) **Do artykułu 10.**

1) Postanowienia artykułu 10 ustępy 1 i 2, stosują się zarówno do pozwoleń przywozu, wywozu i tranzytu.

2) W razie braku wymaganych dokumentów kolej ma prawo odmówić przyjęcia towarów. Jeżeli stwierdzono brak dokumentów dopiero na stacji pośredniej lub granicznej, to kolej może wstrzymać dalszy przewóz towaru i postawić go do dyspozycji wysyłającego. W takim wypadku ponosi wysyłający wszelkie wynikłe z tego powodu wydatki (np. składowe, postojowe). Czas wolny od składowego lub postojowego nie będzie przyznany.

f) **Do artykułu 12.**

1) Postanowienia tego artykułu obowiązują tylko o tyle, o ile nie zmieniają ich warunki zastosowania ustanawianych stawek taryfowych.

2) Odstępowanie roszczeń o zwrot opłat przewozowych nie jest dozwolone.

g) **Do artykułu 13.**

Zaliczenia ani wydatki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

h) **Do artykułu 14.**

Postanowienia tego artykułu tymczasowo nie obowiązują.

i) **Do artykułu 15.**

Dodatkowe zlecenia wysyłającego przyjmowane będą tylko w wypadkach następujących:

1) Jeżeli następuje zmiana odbiorcy bez zmiany stacji przeznaczenia.

2) Jeżeli przesyłka ma być zatrzymana w kraju wysłania. Zlecenie takie będzie wykonane tylko o tyle, o ile przesyłka nie przeszła jeszcze granicy kraju wysłania.

j) **Do artykułu 26 i 27.**

1) Do dochodzenia na drodze sądowej lub pozasądowej praw, wypływających wobec kolei z umowy o przewóz, dopóki listu przewozowego nie wykupiono, jest uprawniony wyłącznie wysyłający i to tylko wobec kolei wysyłającej, po wykupieniu zaś listu przewozowego wyłącznie odbiorca i to tylko wobec kolei odbiorczej.

2) Odstępowanie roszczeń, wynikających z umowy o przewóz, nie jest dozwolone.

k) Do artykułu 28.

Postanowienia tego artykułu nie są stosowane.

l) Do artykułu 30, 34 i 37).

Aż do innego zarządzenia odpowiedzialność kolei ogranicza się, a mianowicie, w razie zgłoszenia roszczenia w Polsce, do kwoty najwyżej 100 mk. polskich, w razie zgłoszenia roszczenia we Włoszech do kwoty najwyżej 5 lirów za 10 kg.

m) Do artykułu 33.

Przesyłka pospieszna może być poczytywana bez dalszych dowodów za zaginioną, jeżeli nie nadejdzie na stację odbiorczą najpóźniej w dni 50, zwyczajna zaś najpóźniej w dni 100 po wysłaniu.

n) Do artykułu 38.

Ubezpieczenie dostawy nie jest dozwolone.

o) Do artykułu 39 i 40.

Postanowienia tych artykułów nie są ważne.

II.

Pozatem obowiązują na każdej z kolei przepisy przewozowe wewnętrzne.

B. Postanowienia taryfowe.

a) Jeżeli warunki stosowania bezpośrednich stawek przewozowych nie ustalają nic innego, to obowiązują na każdej z kolei jej postanowienia taryfowe wewnętrzne.

b) Przy przekartowaniach, mających być dokonywanych wedle A—I—c) 5) należy odnośnie do odcinków polskich nie włączonych do bezpośrednich stawek dla Tryjestu lub Fiume stosować taryfy towarowe wewnętrzne.

c) Bezpośrednie stawki, o ile ich stosowanie nie jest już uzależnione od wywozu lub przywozu zamorskiego, obowiązują:

1) W kierunku do Tryjestu i Fiume tylko dla przesyłek, które w obrębie tych stacji są wyładowane i wozem lub statkiem odwiezione, albo przewiezione kolejką dojazdową *) lub torami składowymi lub przemysłowymi lub na place składowe i ostatecznie odebrane.

2) Jeżeli będzie stwierdzone, że przesyłki nadeszłe koleją żelazną do Tryjestu lub Fiume lub na stacje lokalnej kolei wąskotorowej Tryjest — Parenzo tamże oddane są kolei żelaznej do dalszego lub zwrotnego przewozu (przeekspedjowane wgłąb kraju), to odnośnie przewozu do lub od Tryjestu lub Fiume będzie pobrana różnica między opłatami przypadającemi na podstawie bezpośrednich stawek a taryfami towarowemi wewnętrznemi.

---

* Dalszy przewóz wąskotorową koleią lokalną Tryjest—Parenzo jest traktowany na równi z odwózką kolejką dojazdową, jednak tylko odnośnie do przesyłek na stacjach wspomnianej kolei lokalnej wyładowywanych i odwożonych lub ostatecznie odebranych.

C. Postanowienia co do wagonów specjalnych.

a) Powracające próżne wagony specjalne prywatne będą zwracane bezpłatnie w ciągu 3 miesięcy bez sporządzania na nie listu przewozowego międzynarodowego drogą, którą przebiegły ładowne.

Za niepokryte w ciągu terminu 3 miesięcy przebiegi wagonów w stanie próżnym należy uiścić odszkodowanie w kwocie 20 centesimi za wagon i kilometr.

b) Specjalne wagony prywatne wysyłane próżne pod naładunek powinny być nadane za listem przewozowym międzynarodowym. Przewóz odbywa się bezpłatnie na warunkach, o których stacje udzielają wiadomości.

c) Za wagony-kotły, należące do obcych kolei, przechodzące na tory prywatne dla naładowania lub wyładowania, należy uiścić opłatę za przetrzymanie wagonu (postojowe).

D. Opłaty za przewóz ropy naftowej i t. d.

Z dniem 1 stycznia 1921 r. aż do odwołania, nie dłużej jednak jak do końca grudnia 1921 r. ustanawia się następujące opłaty za przewóz w specjalnych wagonach-cysternach ropy naftowej, ropy odbenzynowanej i nafty oczyszczonej ze stacji Borysław-Tustanowice i stacji Drohobycz do Tryjestu z opłatą przewoźnego za rzeczywistą wagę nie mniej jednak niż za 10.000 kg. od listu przewozowego i wagonu, bez włączenia wszelkich opłat dodatkowych i wydatków w gotowiźnie, jak również ewentualnych należności za dostarczenie z dworca na dworzec i przewóz kolejką dojazdową opłaty następujące:

Do stacji	od stacji	
	Borysław-Tustanowice	Drohobycz
	centesimi za 100 kilogramów	
Tryjest Centrale Tryjest S. Andrea Tryjest S. Sabba	2493	2472

Opłaty dodatkowe przy wysłaniu (włączając ewentualnie powstałe na stacji wysłania wydatki w gotowiźnie, należności za dostarczenie z dworca na dworzec lub przewóz kolejką dojazdową) pobierane będą od wysyłającego.

Opłata za przewóz, wszystkie narosłe w drodze opłaty dodatkowe, koszta celne i wszelkie inne, jak również należności powstałe przy odbiorze będą obliczane i pobierane w lirach na stacji przeznaczenia.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

2

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zaprowadzenia na kolejach wąskotorowych Części I Ogólnopolskiej Taryfy osobowej i bagażowej, obowiązującej od dnia 1 czerwca 1920 r. na kolejach normalnotorowych (Dziennik Ustaw 1920 r. № 40, poz. 242), z dn. 17/XII 1920 r. № 51821.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu niniejszem zarządzam, aby z dniem 1 stycznia 1921 r. na niżej wymienionych kolejach wąskotorowych zaprowadzoną została w komunikacji wewnętrznej Część I „Taryfy na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych normalnotorowemi polskiemi kolejami państwowemi i normalnotorowemi kolejami prywatnemi, zarządzanemi przez Państwo", obowiązującej od dnia 1 czerwca 1920 r. (Dziennik Ustaw 1920 r. № 40, poz. 242), ze zmianami poniżej wskazanemi:

I. **Wstęp** otrzymuje brzmienie następujące:

„Taryfa niniejsza obowiązuje przy przewozie osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych w komunikacji miejscowej następujących kolei wąskotorowych, otwartych dla ruchu prawidłowego:

A. Koleje wąskotorowe państwowe:

1. Biała — Konstantynów,
2. Gosławicka,
3. Kujawskie,
4. Mława — Przasnysz,
5. Nasielsk — Lubicz,
6. Ostrołęcka,
7. Rogów—Rawa—Biała,
8. Wieluńska.

} w obrębie Dyrekcji Warszawskiej

B. Koleje waskotorowe prywatne:

1. Grójecka,
2. Jabłonna — Wawer — Karczew,
3. Kalisko — Turecka,
4. Łódzkie koleje elektryczne,
5. Marecka,
6. Piotrkowsko — Sulejowska,
7. Wilanowska".

II. **Część I.**

Przepisy Przewozowe (Dz. Ust. 1920 r. № 16, poz. 82, 83; № 40, poz. 244; № 60, poz. 378 i 379; № 109, poz. 721 i 725).

Art. 1 otrzymuje brzmienie następujące:
„Niniejsze Przepisy Przewozowe obowiązują na kolejach wąskotorowych, wymienionych we Wstępie". (Dz. Ust. 1920 r. № 100 poz. 664).

Art. 3 uzupełnia się postanowieniem wykonawczem:
„Brak odpowiedniego taboru uprawnia kolej do odmówienia przewozu" (Dz. Ust. 1920 r. № 100, roz. 664).

Art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie następujące:
„2. Na minutę przed odejściem pociągu sprzedaż biletów ustaje".

Art. 16 ust. 5 postanowienie wykonawcze III (1) skreśla się, wskutek czego następne postanowienie otrzymuje liczbę III.

Art. 24 w ust. 2 skreśla się zdanie drugie.

Art. 25 postanowienie wykonawcze uzupełnia się uwagą:
„Uwaga: Postanowienia powyższe (I — III) stosuje się w razie włączenia danej kolei wąskotorowej do komunikacji bezpośredniej z drogami normalnotorowemi".

Art. 26 ust. 6 uzupełnia się słowami: „w miarę możności".

Art. 27 skreśla się postanowienie wykonawcze IV.

Art. 30 uzupełnia się ustępem 5:
„5. Jeżeli w pociągach osobowych niema oddzielnego wagonu bagażowego lub przedziału takiegoż, to kolej może zezwolić podróżnemu wziąć bagaż do wagonu osobowego klasy III za oddzielnym pełnym biletem. Objętość bagażu powinna być taka, ażeby można było umieścić go nawet na miejscu, przeznaczonem dla podróżnych, o ile to nie skrępuje innych osób jadących. Poszczególny podróżny może jednak w takim razie założyć bagażem tylko jedno miejsce do siedzenia".

Art. 32 ust. 3 zawiesza się czasowo.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

3.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zmian i uzupełnień rozporządzeń o przepisach taryfowych w komunikacji między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami zagranicznemi, położonemi poza punktami przejściowemi polsko-czeskosłowackiemi, z dn. 1/I 1921 r. № 56304/17.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu niniejszem zarządzam, aby z dniem 1 stycznia 1921 r. w poniższych rozporządzeniach wprowadzone zostały następujące zmiany i uzupełnienia, mianowicie:

a) W rozporządzeniu poz. 283, ogłoszonem w № 45 Dziennika Ustaw z 1920 r. w ustępie A. umieszcza się przed tekstem napis: „I. Postanowienia ogólne", a sam ustęp A. otrzymuje uzupełnienie następujące:

„II. Postanowienia o przewozie wagonów-kotłów prywatnych właścicieli.

1. Wagony-kotły prywatnych właścicieli, próżne, oraz towary w nich załadowane, przewozi się na zasadzie postanowień taryfowych, obowiązujących na kolejach biorących udział w przewozie z zachowaniem przepisów niżej przytoczonych. Właściciel wagonu ma prawo dysponowania nim.

2. Wagony-kotły prywatnych właścicieli, wysłane pod naładunek albo zwracane opróżnione należy kierować zgodnie z dyspozycią właściciela albo dzierżawcy do tej granicznej stacji przejściowej, przez którą mają one wrócić albo już przeszły z ładunkiem. W tym celu powinien właściciel albo dzierżawca wagonu porozumieć się z nadawcą wagonu ładownego i ustalić z nim graniczną stację przejściową, którą należy wskazać w liście przewozowym.

3. Wagony-kotły prywatnych właścicieli, wysłane pod naładunek albo zwracane opróżnione przewozi się bez listu przewozowego bezpłatnie, o ile przewóz tych wagonów z ładunkiem na jednakowym szlaku tej samej kolei uskutecznione w przeciągu 2 miesięcy przed rozpoczęciem przebiegu próżnego, albo dokonano go w takim samym terminie po ukończeniu przebiegu próżnego.

4. Za przebiegi próżne nie wyrównane całkowicie przebiegami ładownemi na szlakach kolei polskich w wymienionym dwumiesięcznym terminie, przewoźne pobiera się od odbiorcy względnie od nadawcy wagonu na stacji polskiej. Przewoźne oblicza się według stawek obowiązującej taryfy wewnętrznej dla taboru kolejowego na własnych kołach".

b) W rozporządzeniu poz. 679, ogłoszonem w № 102 Dziennika Ustaw z 1920 r., skreśla się ostatni ustęp, rozpoczynający się od słowa „Przewóz".

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

4.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia taryfy osobowej na linjach T-wa Akc. Łódzkich wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdow., z dn. 13/I 1921 r. № 53642/24.

Na mocy dekretu № 152 z dnia 7 lutego 1919 r. (Dzien. Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Na linjach Towarzystwa Akc. Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych od dnia 15 stycznia 1921 r. taryfa osobowa podwyższa się:
do 1 mk. 50 fen. za osobę i kilometr w kl. III.
„ 2 mk. 25 fen. „ „ „ „ II.

Minister:
(—) *Jasiński*

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o zmianie w rozgraniczeniu okręgów Dyrekcji Kolejowych z dnia 12/I 1921 r. L. O. 4.

Zarządzam następujące zmiany w rozgraniczeniu okręgów Dyrekcji;

1. Wydzielenie z Dyrekcji Krakowskiej i przyłączenie linji:
   a) Przeworsk-Rozwadów (wyłącznie) do Dyrekcji Lwowskiej,
   b) Tarnobrzeg (włącznie) Sobów-Rozwadów (włącznie) do Dyrekcji Radomskiej.

2. Wydzielenie z Dyrekcji Lwowskiej i przyłączenie linji:
   a) Lwów Podzamcze (wyłącznie) — Podhajce do Dyrekcji Stanisławowskiej,
   b) Zawada—Wojmica do Dyrekcji Radomskiej,
   c) Stacji Zdołbunowo do Dyrekcji Radomskiej tak, że cała linja Kowel—Równo—Zdołbunowo—Ożenin będzie należeć do okręgu Dyrekcji Radomskiej, a przy Dyrekcji Lwowskiej pozostaje linja Brody—Zdołbunowo (wyłącznie).

Rozgraniczenie Dyrekcji Warszawskiej i Wileńskiej nastąpi osobnem rozporządzeniem.

Powyższe zarządzenie polecam wykonać bezzwłocznie po porozumieniu się pomiędzy zainteresowanemi Dyrekcjami odnośnie do oddania względnie odebrania wskazanych linji.

Rozdział służby drogowej i mechanicznej, uskutecznić według wskazówek danych ustnie i donieść o wykonaniu.

Minister:
(—) *Jasiński*

6.

OKÓLNIK

Ministra Kol. Żel. do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, w sprawie specjalnego oznaczenia szerokotorowych wagonów przestawionych na koła normalnotorowe i nie mieszczących się w normalnem obrysiu i o ograniczeniu strefy ich ruchu, z dn. 12/I 1911 r. № 53270.

Wagony szerokotorowe przerobione na normalnotorowe nie mieszczą się w obrysiu normalnego toru, wskutek czego przy przejściu pod niektóre mosty albo same ulegają uszkodzeniu albo wywołują uszkodzenia mostów. Poleca się zatem sprawdzić obrysie wagonów szerokotorowych po ustawieniu na normalnotorowych zestawach kołowych i oznaczać wagony nie mieszczące się w obrysiu normalnego toru równobocznym trójkątem o dlugości boków 300 mm. i o szerokości linji 50 mm. Znaki te powinny być namalowane czerwoną farbą z obu stron wagonu nad numerem i cechą wagonu, przyczem trójkąt środkowy powinien być namalowany białą farbą.

Wagony z takiemi znakami nie mogą przechodzić na linje Dyrekcji Wielko i Małopolskich. Wagony takie w możliwie najprędszym czasie dostosować do obrysia normalnotorowego a mianowicie przy najbliższej rewizji okresowej lub przy poważniejszej naprawie, wywołanej z jakichkolwiekbądź powodów.

Minister:
(—) *Jasiński*

7.

NOTATKA

z dn. 8/I 1921 r. № 50105.

„W celu odróżnienia metali i wyrobów metalowych różnych hut, zostały nadane hutom, wykonującym zamówienia na te przedmioty dla potrzeb Polskich Kolei Żelaznych, następujące numery, które jako marka fabryczna, wybija się w okrągłej obwódce na odnośnych wyrobacn:

a) T-wu Zakładów Hutniczych Huta Bankowa w Dąbrowie Górniczej . . . . № 1
b) Tow. Akc. Sosnowickich Fabryk Rur i Żelaza („Hulczyński") w Sosnowcu . . . . № 2
c) T-wu Zakładów Metalowych B. Hantke w Częstochowie . № 3
d) Modrzejowskim Zakładom Górniczo-Hutniczym Sp. Akc. (Zakłady Żelazne Milowickie) w Milowicach (Sosnowiec) № 4
e) Tow. Akc. dla fabrykacji śrub i wyrobów kutych Brevillier i Urban w Ustroniu (Śląsk Cieszyński) . . . . № 5

W miarę zwiększenia się ilości hut i wytwórni wyrabiających metale i wyroby metalowe dla Polskich Kolei Żelaznych, będą im nadawane następne numery".

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

ZAWIADOMIENIA.

8.

MIANOWANIA.

Inż. Freudenthal Szymon, były naczelnik Sekcji utrzymania kolei w Boguminie, naczelnikiem Sekcji utrzymania kolei w Dziedzicach.

№ 50839/20.

Midowicz Tadeusz kontrolerem ruchu w Dyrekcji kolei państwowych w Stanisławowie.

№ 48145/20/2.

9.

ZWOLNIENIE ZE SŁUŻBY.

Inż. Fritsche Jan, naczelnik Sekcji utrzymania kolei w Dziedzicach, z końcem listopada 1920 na własną prośbę.

№ 50839/20.

10.

KONKURSY

na posadę kierownika tokarni w warsztatach głównych w Nowym Sączu w Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) i dłuższa praktyka w technicznej służbie warsztatowej.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 55027/20.

---

na posadę kierownika działu szczególnych spraw osobowych w Wydziale administracyjnym (I) Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Waruki dla ubiegający się: 5 lub 6 stopień płacy, studja uniwersyteckie lub średnie i dłuższa wszechstronna praktyka w służbie administracyjnej.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 1775.

---

na posadę kierownika działu spraw sanitarnych i dobroczynnych w Wydziale administracyjnym (I) Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, studja uniwersyteckie lub średnie i dłuższa wszechstrona praktyka w służbie administracyjnej.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 1775.

---

na posadę kierownika działu procesowego w Wydziale prawnym (II) Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy i studja prawnicze z dłuższą praktyką prawną.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 1775.

---

na posadę kierownika działu rozkładów jazdy w Wydziale ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płaty, oraz dłuższa praktyka w wykonawczej służbie ruchu, w służbie rozkładów jazdy i wykresów.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 1775.

---

na posadę kierownika działu statystyki pracy taboru w Wydziale ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy oraz dłuższa praktyka w wykonawczej służbie ruchu i służbie statystyki pracy taboru.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 1775.

---

na posadę kierownika działu reklamacyjnego w Wydziale handlowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płaty, oraz dłuższa praktyka w służbie handlowej, a w szczególności reklamcyjnej.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 1775.

---

na posadę kierownika działu sprawdzania rachunków obrotu kas stacyjnych w Wydziale finansowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, dokładna znajomość rachunkowości stacyjnej i dłuższa praktyka w rewizji rachunków obrotu kas stacyjnych.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 1775.

---

na posadę kontrolera ruchu w Dyrekcji kolei państwowych w Stanisławowie, z siedzibą w Czortkowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 48145/20/2.

---

na posadę naczelnika warsztatów głównych w Nowym Sączu.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (dział maszynowy) i dłuższa wszechstronna praktyka w technicznej służbie warsztatowej.

Termin składania podań do 15 lutego 1921 r.

№ 1634.

11.

UNIEWAŻNIENIA.

Bilet służbowy II klasy № 209, wydany przez M. K. Ż. dla funkcjonarjusza Dyrekcji Policji Państwowej w Krakowie na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji z ważnością aż do odwołania, jako zagubiony, niniejszym unieważnia się.

№ 55024.

Dowód tożsamości osoby № 88, wystawiony na nazwisko córki pom. refer. Dep. Budowy M. K. Ż. Wandy Jankowskiej, z powodu kradzieży niniejszym unieważnia się.

D. A. 175.

Tłoczono w Drukarni Państwowej 12367